

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 39 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

ПРАВА ПАССАЖИРОВ

(Представлено Королевством Бахрейн)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе освещаются некоторые проблемы, связанные с многообразием нормативных систем, регулирующих права пассажиров, и подчеркивается важность разработки ИКАО нормативного инструктивного материала в целях сокращения количества таких нормативных систем, касающихся прав пассажиров.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поручить Совету ИКАО разработать нормативный инструктивный материал для использования государствами в целях унификации систем защиты прав пассажиров;
- b) предложить государствам-членам принять унифицированные системы защиты прав пассажиров;
- c) призвать государства-члены ИКАО внедрять интерактивные системы предварительной информации о пассажирах (iAPI) в соответствии с международно-признанными стандартами с целью уменьшения числа пассажиров, которым отказывают в посадке.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегическими целями С "Упрощение формальностей" и D "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 9587 "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" A39-WP/4 Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года) Позиция ИАТА

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Защита прав пассажиров несомненно является одним из главных приоритетов государств, особенно с учетом распространения политики либерализации воздушного транспорта, предоставленной авиакомпаниям возможности осуществлять полеты без ограничений и

¹ Текст на арабском языке представлен Королевством Бахрейн.

невмешательства со стороны государств в расчет количества рейсов, мест и цен, а также в другие вопросы рабочего характера. Таким образом, роль государства ограничивается регулированием отрасли воздушного транспорта, направленным на обеспечение баланса интересов различных сторон, будь то аэропорты, авиакомпании или другие пользователи, с тем чтобы обеспечить всеобщее благосостояние для национальной экономики. Важной частью этой системы являются права пассажиров, которые все государства стремятся обеспечивать.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В последние годы принятие государствами норм и законов, определяющих права и обязанности пассажиров и авиакомпаний, стало широко распространенной практикой. Наличие различных систем и их количество, достигающее 60, вызывает беспокойство авиакомпаний. Правила, регулирующие выплату компенсаций и защиту прав пассажиров, в Европе отличаются от соответствующих правил в США, Азии и Африке. Монреальская конвенция 1999 года подробно не определяет права, которые конкретизированы в этих различных системах: например размещение в отеле в случае задержки, превышающей определенный период времени, возмещение стоимости билета, а также урегулирование вопроса перебронирования билета в случае опоздания, отмены рейса или неявки на посадку. В результате, со стороны ИАТА несколько раз поступали просьбы об унификации этих правил, с тем чтобы устранить возникающие в силу их сложности неясные моменты для авиакомпаний и снизить значительные финансовые расходы, которые они несут впоследствии.

2.2 Кроме того, чрезвычайно важным является вопрос, касающийся прав определенной части пассажиров, в частности лиц, по разным причинам не имеющих права въезда в страну, в том числе перевозимых авиакомпаниями на основе надлежащих документов и процедур. Когда им отказывают во въезде, возникают длительные задержки. Авиакомпании обязаны вывезти их в пункт, из которого они прибыли. Иногда авиакомпания выполняет рейсы в данный пункт назначения только раз в неделю, и пассажир вынужден оставаться в аэропорту в течение этого времени без какого-либо обслуживания или средств к существованию, обеспечивающих уважение достоинства его личности. В этой ситуации пассажир оказывается без какой-либо юридической защиты. Кроме того, нередко нарушения правил, когда пассажир вводится в заблуждение или получает неполную информацию, особенно на рейсах с совместным использованием кодов.

3. РОЛЬ ИКАО

3.1 Государства-члены поручили ИКАО обеспечивать правовую основу для отрасли воздушного транспорта. Это решение было поддержано в ходе Шестой всемирной авиатранспортной конференцией в 2013 году. ИКАО предприняла значительные усилия в этой области. Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) внесла предложения, касающиеся основополагающих принципов защиты прав потребителей. Государства рассчитывают на то, что эта работа завершится принятием в ходе 39-й Ассамблеи резолюции, содержащей четкие рекомендации по защите прав пассажиров и авиакомпаний, с тем чтобы полномочные органы гражданской авиации государств-членов могли обеспечить надлежащий баланс интересов.

4. **ДЕЙСТВИЯ**

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) поручить Совету ИКАО разработать нормативный инструктивный материал для государств-членов, направленный на унификацию систем защиты прав пассажиров;
- b) призвать государства-члены принять унифицированные системы защиты прав пассажиров;
- c) призвать государства-члены внедрить интерактивные системы предварительной информации о пассажирах (iAPI) в соответствии с международно-признанными стандартами в целях уменьшения числа пассажиров, которым отказывают в посадке.

— КОНЕЦ —